

studiata mentre è già pronto un progetto tecnico, ed io spero che, quando li presenteremo alla Camera, questa vorrà esserle indulgente ed accettarli.

PRESIDENTE. Viene ora la interpellanza dell'onorevole Licata, al presidente del Consiglio e al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se intendano procedere sollecitamente alla concessione delle ferrovie complementari sicule e calabresi che il Governo aveva preso impegno di costruire per le prime, non appena trascorso il biennio dalla promulgazione della legge 4 dicembre 1902 ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Licata per isvolgere la sua interpellanza.

LICATA. Onorevoli colleghi, avrei potuto dirigere la mia interpellanza al solo ministro dei lavori pubblici, giacchè essa si riferisce ad un argomento di sua completa ed esclusiva competenza; ma ho creduto bene rivolgerla anche al presidente del Consiglio; che con piacere vedo presente e che desidererei ascoltasse le povere mie parole, per due principali ragioni: primieramente perchè egli parecchi anni addietro venne alla Camera a reclamare quello stesso atto di giustizia che oggi io con autorità infinitamente minore mi propongo di reclamare; in secondo luogo perchè desidero che la questione delle ferrovie complementari non sia ristretta nei modesti limiti di una questione tecnica, ma si mantenga all'altezza di una parte non trascurabile del programma amministrativo di riparazione e di rigenerazione del Mezzogiorno d'Italia.

Nella seduta del 10 luglio 1896, si discuteva alla Camera la conversione in legge del decreto 5 maggio relativo alla istituzione del Commissariato civile in Sicilia.

Ebbene, in quella occasione la Commissione parlamentare presieduta dall'onorevole Fortis presentò un doppio ordine del giorno: uno relativo ai contratti agrari, l'altro relativo alle opere pubbliche in Sicilia. Non mi occupo del primo ma soltanto del secondo, perchè fa al caso nostro, e lo leggo integralmente. Esso dice così: « La Camera, convinta del beneficio che apporterebbe alle condizioni economiche di alcune provincie della Sicilia la costruzione della linea ferroviaria Castelvetro-Porto Empedocle, invita il Governo a sollecitarne l'esecuzione ». L'onorevole Di Rudinì, allora presidente del Consiglio, pregò la Commissione di ritirare quell'ordine del giorno, per non pregiudicare la questione; ma

l'onorevole Franchetti, ch'era il relatore, dichiarò a nome della maggioranza della Commissione che non intendeva di ritirarlo. Sorse allora l'onorevole Fortis e disse queste precise parole: « la maggioranza della Commissione non avrebbe difficoltà a ritirare l'ordine del giorno, quante volte il presidente del Consiglio dichiarerà di riconoscere che questa ferrovia è già compresa nelle leggi dello Stato e che il Governo non avrà difficoltà dal canto suo, tenuto conto delle difficoltà che si possono presentare ad una esecuzione immediata, di affrettarne quanto più sarà possibile l'esecuzione ». Naturalmente il presidente del Consiglio, l'onorevole Di Rudinì, accettò queste dichiarazioni dell'onorevole Fortis, anzi dichiarò di farle sue, e così l'ordine del giorno fu ritirato.

Dopo nove anni da quelle dichiarazioni così esplicite dell'onorevole Fortis, la questione delle ferrovie complementari Sicule e Calabresi si trova, come si direbbe in volgare gergo latino, *sicut erat in principio*. Ora io credo che il Governo dovrebbe far di tutto per risolvere questa ardua questione che equivarrebbe a rendere un supremo atto di giustizia distributiva alle provincie Meridionali. Finora il Governo è riuscito ad acquetare le popolazioni interessate con pompose promesse, ripetute da 25 anni a questa parte da tutti i presidenti del Consiglio che si sono succeduti al potere; ma ora non lo può più, perchè le popolazioni interessate non credono, non hanno più fede nelle promesse del Governo, e molto meno ripongono fede in noi, poveri deputati, che, essendoci fatti interpreti e portavoce delle promesse del Governo, abbiamo fatto vedere e toccare con mano la costruzione delle ferrovie complementari, e in fin dei conti non siamo riusciti ad altro che ad ingannare la fede pubblica.

La legge del 4 dicembre 1902 pareva fatta apposta per costruire in principal modo le ferrovie complementari Sicule e Calabresi, ma abbarracciata come fu in un momento di vera confusione parlamentare, alla vigilia delle vacanze estive, non diede i risultati che se ne attendevano, e lungi dal raggiungere lo scopo che si era prefisso, non riuscì nemmeno a far costruire un solo chilometro di quelle ferrovie.

Io non indagherò le ragioni dell'insuccesso: dico solo che una delle cause principali fu questa: l'insufficienza del sussidio chilometrico. Dagli studi fatti, studi spe-